LE MANUEL D'UTILISATION
KOYOT 2



Allez de l’avant

BIENVENUE

Nous vous souhaitons la bienvenue dans le team Niviuk et nous vous remercions pour la confiance que vous investissez dans nos produits Niviuk.

Nous aimerions vous faire partager le plaisir avec lequel nous avons créé cette aile, ainsi que l’importance et le soin que nous avons consacrés à la conception et à la fabrication de ce nouveau modèle dans le but de vous offrir un maximum de plaisir à chaque vol.

La Koyot 2 vous offre un pilotage doux et efficace, équilibré, qui vous permet de découvrir et de profiter du vol de manière confortable, tout en plaçant à votre portée divertissement et progression en toute sécurité. Un profil de dernière génération, une technologie de compétition et des matériaux de qualité sont là pour vous donner la réponse que vous attendez. C’est vous qui la pilotez, la contrôlez et elle va là où vous voulez aller.

Nous sommes sûrs que voler avec cette voile vous sera profitable et que vous comprendrez très vite la signification de notre slogan:
“Donner de l’importance à ces petits détails qui construisent les grandes choses”.
Ceci est le manuel d’utilisation, nous vous conseillons de le lire attentivement.

L’équipe NIVIUK.

NIVIUK GLIDERS C/ DEL TER 6, NAVE D 17165 LA CELLERA DE TER - GIRONA - SPAIN
TEL. +34 972 42 28 78 FAX +34 972 42 00 86
info@niviuk.com www.niviuk.com

NIVIUK Gliders KOYOT 2

Ce manuel vous offre toutes les informations nécessaires pour que vous vous familiarisiez avec les caractéristiques principales de votre nouvelle voile. Bien que ce manuel vous informe au sujet de cette aile, il ne vous procure pas les instructions de pilotage. L’apprentissage du vol peut seulement être garanti dans une école de la Fédération de Vol Libre de votre pays.

Il est de toute façon très utile de lire attentivement le manuel de votre nouvelle voile KOYOT 2.

Des lésions sérieuses peuvent être les conséquences d’une mauvaise utilisation de cet équipement.

SOMMAIRE



1. CARACTERISTIQUES

1.1 1.1 A QUI EST-ELLE DESTINEE ?

Pour tous les pilotes qui souhaitent commencer le vol libre sous une voile qui assure les garanties maximales sur tous les terrains.

Matériaux, certificats, performances, sécurité et pilotage ludique sont les axes de travail sur lesquels se base le développement de cette nouvelle KOYOT 2.

Destiné à une large tranche de pilotes, qui va du débutant au pilote du week-end, voulant profiter au maximum du vol sans aucun stress. Beaucoup de voiles utilisées en école sont des voiles appelées « basiques », en général seulement destinées à la phase de découverte de l'activité. La KOYOT 2, à la différence de la voile classique d'initiation, est capable de vous accompagner bien au-delà des stages et dans des aventures qui vous donneront encore plus envie de voler et de voler mieux. Un pilotage doux et efficace, équilibré, qui vous permet de découvrir et de profiter du vol de façon confortable, tout en mettant à votre portée divertissement et progression en toute sécurité.

La Koyot 2 vous écoute, vous entend et vous permet d'aller de l'avant.

1.2 HOMOLOGATION

La KOYOT 2 a satisfait sans contre-temps toutes les exigences de la norme européennes dans sa catégorie EN A.

Description des caractéristiques du vol classe A:
Aile à la sécurité passive maximale et aux caractéristiques de vol extrêmement tolérantes. Forte résistance par rapport aux sorties du vol normal.

Description du niveau de pilotage requis pour la classe A:
Conçu pour tous les pilotes, y compris les pilotes en formation, à quelque niveau que ce soit.

Au test de charge, la voile a répondu sans problème à l'exigence de résistance aux 8G de force de traction et aux 1.000 daN de choc.
Au test de vol, chacune des 5 tailles de la KOYOT 2 est certifiée avec le meilleur classement possible EN A.

Toutes les certifications ont été réalisées au sein des installations du laboratoire de tests suisse Air Turquoise.

Pour voir le détail des tests de vol et le numéro d'homologation correspondant, voir dernières pages ou www.niviuk.com

1.3 COMPORTEMENT EN VOL

Nous avons voulu vous offrir la voile la plus confortable, tout le team NIVIUK a réalisé un travail méticuleux et intensif, des ajustements ont été faits au bout de beaucoup d'heures de test en vol. Différents prototypes ont été testés dans de nombreuses conditions météorologiques. Ce travail élaboré, soutenu par l'expérience combinée de tout le team, a abouti à une aile au comportement imbattable.

Pilotage léger, pilotage précis, manœuvrable, sécurisante, esthétique… voici quelques qualités de la KOYOT 2.

La maniabilité au sol est la première qualité de son comportement obéissant.

Sa légèreté, aussi bien en poids qu'au niveau de l'effort en pilotage, est tellement décisive que toutes les actions pendant le vol finissent bien en toute liberté.

Les performances de l’aile vous feront découvrir que légèreté et efficacité sont deux concepts complémentaires. Même en conditions fortes, toutes les commandes sont transmises précisément et la réponse de la KOYOT 2 est bien celle qu’on attend.

Le pilote découvrira la manœuvrabilité de son aile dans tous les domaines du pilotage. Il pourra explorer le domaine de vol, au-delà de sa connaissance actuelle, sans risque d’une réponse inattendue de sa KOYOT 2.

La sécurité est garantie par ses résultats excellents en homologation. Il est bon de rappeler qu’un bon parapente, dans les mains d’un mauvais pilote, ne garantit pas une bonne fin. La sécurité passive de la KOYOT 2 doit être accompagnée par la sécurité passive du reste de l’équipement, sellette, casque, parachute de secours, etc., mais aussi par la sécurité active qui ne dépend que du pilote, de son niveau de formation, de son état de forme et de son jugement.

L’excellent comportement de la KOYOT 2 et le sens commun du pilote sont de nature à procurer beaucoup d’heures de plaisir en vol.

1.4 ASSEMBLAGE, MATERIAUX

La KOYOT 2 n’introduit pas seulement des nouvelles méthodes de conception mais aussi de fabrication. Pas de place pour un millimètre d’erreur dans le processus de fabrication, venant de l’ordinateur d’Olivier directement vers la découpe du tissu. Il s’agit d’un processus automatique, contrôlé par un système laser, qui coupe chaque section de l’aile. Le programme ne se contente pas de découper, mais trace en même temps le cordeau qui va aider à l’assemblage. Il va aussi numéroter les pièces séparées. Tout ceci se fait avant que le travail manuel ne commence. Nous éliminons de cette façon de possibles erreurs qui pourraient se produire pendant cette procédure délicate. Les suspentes sont faites de manière semi-automatique, les coutures sont finalisées sous supervision de nos spécialistes.

Le puzzle d’assemblage devient plus facile en utilisant cette méthode. Nous économisons en ressources en améliorant le contrôle de la qualité. Toutes les ailes NIVIUK passent un contrôle final extrêmement efficace. Toutes les parties de la coupole sont coupées et assemblées sous des conditions strictes, imposées par l’automatisation du processus. Toutes les lignes de chaque aile sont mesurées individuellement une fois que l’assemblage est fini.

Chaque aile est gonflée individuellement pour un contrôle visuel final. Chaque aile est emballée suivant les instructions de maintenance et de conservation, prévues pour les matériaux haut de gamme.

Les parapentes NIVIUK sont fabriqués avec des matériaux de premier ordre, comme le recommandent les performances, la durabilité et les exigences d’homologation du marché d’aujourd’hui.

Vous trouverez les informations sur les matériaux utilisés à la fin de ce manuel.

1.5 ELEMENTS, COMPOSANTS

La KOYOT 2 est livrée à son propriétaire avec une série de composants qui, quoi que non indispensables, sont utiles à l’usage, le transport et le stockage d’un parapente. L’aile est livrée avec un sac à dos, assez large pour y mettre tout l’équipement, une fois celui-ci bien replié. Le sac à dos est dessiné pour un transport à pied aussi confortable que possible. Le sac interne, qui a pour but de protéger la KOYOT 2 durant le stockage, est livré également.

Une ceinture avec fermeture clip vous permettra, une fois l’aile repliée, de l’entourer pour maintenir l’ensemble compact sans difficulté. Une barre d’accélérateur qui complète le système d’accélération de votre KOYOT 2 Un petit kit de réparation de la toile, comprenant du ripstop autoadhésif, est livré également, ainsi qu’un Guide Rapide avec les informations de base sur votre nouvelle voile. Vous disposez aussi d’une clé USB.

2. DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE

2.1 CHOISISSEZ LE BON ENDROIT

Nous vous recommandons de déballer et assembler votre parapente sur une pente école, ou encore mieux sur une surface plate sans obstacles et sans vent. Ces conditions vous permettront d'effectuer pas à pas les instructions d'assemblage et de gonflage de votre NIVIUK KOYOT 2.

Nous recommandons qu'un instructeur ou un revendeur supervise la procédure entière, ils sont les seuls à être compétents en cas de doute, et ceci d'une façon professionnelle.

2.2 PROCEDURE

Sortez le parapente du sac à dos, ouvrez-le et étalez-le avec les suspentes sur l'intrados. Positionnez l'aile comme si vous alliez la gonfler. Contrôlez la condition du tissu et des suspentes, vérifiez qu'il n'y ait pas d'anomalies, contrôlez que les maillons qui attachent les suspentes aux élévateurs sont bien fermés. Identifiez et rangez les élévateurs A, B, C et D, les freins et les élévateurs correspondants. Vérifiez qu'il n'y ait pas de nœuds ou de cravates.

2.3 ASSEMBLAGE DE LA SELLETTE

Positionnez correctement les élévateurs sur les mousquetons. Il ne peut y avoir des twists et l'ordre doit être respecté. Vérifiez que les mousquetons soient bien fermés.

2.4 TYPE DE SELLETTE

La KOYOT 2 a été homologuée EN A avec un harnais conforme à la norme EN1651 :1999. Ce certificat lui permet de voler avec la plupart des sellettes qui se vendent sur le marché actuel. Nous vous conseillons d'ajuster la sangle ventrale selon l'homologation. Cette distance varie avec la taille de votre aile :
42 cm pour la taille S, 44 cm pour la taille M, 46 cm pour la taille L.

Tout changement de ces conditions peut affecter les performances et les réactions de votre aile. Dans ce cas, l'aile ne se trouve plus dans les conditions d'homologation.

2.5 ASSEMBLAGE DE L'ACCELERATEUR

Le mécanisme d'accélération de la KOYOT 2 fonctionne quand on pousse avec les pieds sur la barre d'accélération, fournie avec cet équipement. Le système est facilement connectable et doit être ajusté convenablement. L'accélérateur n'est pas installé en livraison. Il faut le faire soi-même. La plupart des sellettes sont équipées d'un système d'accélération pré installé. Il faut juste raccorder l'accélérateur à ce système et ajuster la longueur pour une utilisation correcte. La longueur varie selon la longueur des jambes du pilote.

Nous vous conseillons d'installer et de régler l'accélérateur sur un équipement spécialement conçu pour cela : la plupart des écoles possèdent ce genre d'équipement.

2.6 INSPECTION ET GONFLAGE SUR LE SOL

Une fois tout contrôlé, et après vous être assurés qu'il n'y ait pas trop de vent, gonflez votre aile autant de fois que nécessaire pour vous familiariser avec son comportement. La KOYOT 2 gonfle facilement et doucement. Un excès d'énergie n'est pas nécessaire, l'aile gonfle avec un minimum de pression sur la sellette quand vous avancez. Vous pouvez aider ce mouvement en utilisant les élévateurs A, mais ne poussez pas trop fort, il faut justement accompagner la montée naturelle de l'aile. Il faut accompagner les élévateurs A jusqu'à ce que l'aile soit à la verticale du pilote, au lieu d'espérer que la voile ne prenne cette position d'elle-même sans aide, parce que la KOYOT 2 ne peut pas accumuler de la vitesse dans cette phase du gonflage. Cette

caractéristique évite que l'aile ne vous dépasse désagréablement sur le décollage.

2.7 AJUSTEMENT DES FREINS

La longueur des freins est ajustée à l'usine pendant l'assemblage et ceci selon les critères de l'homologation. Mais on peut en changer la longueur selon le style de pilotage. Nous conseillons cependant de voler d'abord un certain temps avec la longueur originale, et ceci dans le but de se familiariser avec le comportement original de la KOYOT 2. Si vous changez la longueur des freins, il faut défaire le nœud, glisser la suspente à travers le nœud jusqu'à la longueur désirée, et ensuite resserrer le nœud fermement. Cet ajustement devrait être effectué par du personnel qualifié. Il faut vérifier que cet ajustement ne FREINE pas l'aile en permanence. Les deux lignes de freins doivent être symétriques et de mesures égales. Les deux nœuds les plus utilisés sont le nœud de chaise et en huit.

3. LE PREMIER VOL

3.1 LE CHOIX DU BON ENDROIT

Nous recommandons que vous fassiez votre premier vol avec votre KOYOT 2 sur une pente école ou bien sur un site que vous pratiquez régulièrement, accompagné par un instructeur qualifié.

3.2 PREPARATION

Pour déballer et préparer votre KOYOT 2, répétez les procédures du chapitre 2 DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE.

3.3 PLAN DE VOL

Concevez votre plan de vol avant le décollage pour éviter des erreurs de pilotage.

3.4 LISTE DE CONTROLE PREVOL

Une fois que vous êtes prêt, mais avant le décollage, faites encore une inspection de votre équipement ; vérifiez l'installation correcte de l'ensemble et l'absence de nœuds dans les suspentes. Vérifiez si les conditions aérologiques correspondent bien à votre niveau de vol.

3.5 GONFLAGE, CONTROLE, DECOLLAGE

Gonflez votre aile doucement et progressivement . La KOYOT 2 gonfle très facilement et ne nécessite pas beaucoup d'énergie. Elle n'a pas de tendance à dépasser. Le gonflage peut se faire sans crainte, pour aboutir à une phase de temporisation suffisante pour exercer un contrôle visuel avant de décider de courir et de décoller.

Si la vitesse du vent le permet, nous conseillons un gonflage face à la voile. Cette façon de faire vous permet un meilleur contrôle visuel de la voile. La KOYOT 2 est particulièrement facile à contrôler dans cette configuration en vent fort. Un vent de 25 à 30 Km/h est considéré comme fort.

La préparation et le positionnement de la voile sur le décollage sont très importants. Choisissez l'endroit approprié en fonction de la direction et de la force du vent. Positionnez la voile de manière arrondie en respectant la forme de l'aile en vol. Tout ceci contribuera à vous permettre de réaliser un beau décollage.

3.6 ATTERRISSAGE

La KOYOT 2 atterrit parfaitement: à la demande du pilote, elle transforme la vitesse en sustentation en un bel arrondi, tout en permettant une marge d'erreur énorme. Il n'est pas nécessaire de faire un tour de frein pour améliorer l'efficacité du freinage.

4. EN VOL

4.1 VOLER EN TURBULENCE

Fidèle à ses excellents résultats en homologation, la KOYOT 2 garantit la meilleure sécurité possible. La voile est stable dans toutes les circonstances météorologiques. Elle réagit admirablement en vol passif, c'est-à-dire sans intervention du pilote ; elle offre donc un très haut degré de sécurité en conditions turbulentes. Néanmoins, il est très important que tout pilote évolue dans des conditions aérologiques correspondant à son niveau de pilotage. Le facteur ultime de sécurité est le pilote lui-même.

Nous recommandons que le pilote vole de manière proactive, en faisant les corrections appropriées pour contrôler sa voile. Il doit terminer sa correction pour redonner la vitesse à sa voile.
Il ne faut pas que le pilote corrige trop longtemps, ceci pourrait entraîner la voile dans des conditions critiques de vol. En cas de besoin, contrôlez la situation en faisant les ajustements nécessaires et rétablissez de suite la vitesse requise.

4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES

Pour vous entraîner à ces figures, nous vous conseillons de vous exercer sous la supervision d'une école compétente.

Fermeture asymétrique
Même si la KOYOT 2 a un profil très stable, certaines conditions météorologiques turbulentes pourraient être la cause d'une fermeture asymétrique. Ceci se produit dans la plupart des cas quand le pilote n'a pas senti arriver la réaction de la voile. Juste avant la fermeture, le pilote sent une diminution de la pression sur les freins et sur la sellette. Pour éviter cette fermeture il faut mettre de la pression sur le frein du côté qui pourrait se fermer pour augmenter l'angle d'incidence. Si la fermeture se produit, la KOYOT 2 ne va pas réagir violemment, la tendance de virage est graduelle et facile à contrôler. Déplacez le poids de votre corps sur le côté qui est encore ouvert pour contrer le virage et pour maintenir le cap. La fermeture se rouvrira normalement d'elle-même, mais si cela ne se produit pas, freinez complètement le côté fermé et relâchez (manœuvre de « pompage »). Allez-y avec fermeté. Il se pourrait qu'il faille répéter ce mouvement pour provoquer la réouverture. Faites attention à ne pas sur-piloter le côté qui est encore ouvert (contrôle du virage). Une fois que la fermeture est résolue, laissez la voile reprendre sa vitesse.

Fermeture symétrique
En conditions de vol normales, il est peu probable qu'une fermeture symétrique se produise, en raison de la conception de la KOYOT 2. Le profil de la voile a été dessiné pour tolérer largement les changements d'angle d'incidence. Une fermeture symétrique pourrait se faire dans de fortes conditions turbulentes, en entrant ou en sortant d'un fort thermique ou en adaptant mal l'utilisation de l'accélérateur au conditions de vol. Une fermeture symétrique se regonfle d'elle-même sans que la voile ait tendance à tourner, mais vous pouvez freiner symétriquement énergiquement pour accélérer le regonflement. Relâchez les freins immédiatement pour retourner à la vitesse optimale.

Vrille à plat
Cette configuration est hors du comportement de vol normal de la NIVIUK KOYOT 2. Néanmoins, certaines circonstances pourraient provoquer cette configuration, comme par exemple essayer de tourner

quand l'aile vole très lentement (parce qu'on la freine beaucoup).
Il n'est pas facile de donner une réponse à ce genre d'incident car tout dépendra des circonstances de vol. Tenez compte du fait qu'il faut restaurer le vent relatif sur le profil. Pour y arriver, réduisez progressivement la pression sur les freins pour que la voile reprenne de la vitesse. La réaction attendue est une abattée avec une amorce de virage inférieure à 360° avant le retour au vol normal.

Décrochage parachutal

Le risque d'un décrochage parachutal est rendu improbable par la conception de la KOYOT 2.
Si cela se passe, le sentiment est celui d'une voile qui n'avance pas. Vous sentez une sorte d'instabilité et un manque de pression sur les freins bien que l'aile semble bien gonflée. La bonne réaction est de relâcher la pression sur les freins et d'exercer une pression en avant sur les A, ou - autre solution - pencher le corps sur un des côtés SANS FREINER.

Décrochage

La possibilité que votre KOYOT 2 se trouve dans cette situation est inexistante en vol normal si les réglages d'usine n'ont pas été altérés. Ceci pourrait se produire en volant à très basse vitesse et en sur-pilotage dans une série de manœuvres en conditions turbulentes fortes. Pour provoquer un décrochage complet, il faut freiner symétriquement pour que la voile vole à sa vitesse minimale ; une fois arrivé dans cette situation, continuez à freiner jusqu'à 100 % et gardez les freins dans cette position. La voile va tomber en arrière pour après se positionner au-dessus de la tête avec un léger basculement, dont l'ampleur dépendra de la façon dont la manœuvre aura été effectuée. En effectuant un décrochage, il ne peut y avoir d'hésitation, pas une seconde. Ne relâchez pas les freins quand vous êtes à moitié de la manœuvre. Ceci pourrait provoquer une abattée vigoureuse, avec le risque que la voile se trouve en dessous de vos pieds. Il est très important que vous gardiez la pression sur les freins jusqu'à ce que la voile se stabilise au dessus de la tête.

Pour retourner au vol normal, il faut relâcher progressivement et symétriquement les freins ; de cette façon, la voile va reprendre de la vitesse en terminant son action au point le plus avancé devant le pilote. La voile va donc plonger en avant, ceci est nécessaire pour que le vent relatif se réinstalle sur le profil. Il ne faut pas sur-commander les freins à ce stade car la voile doit reprendre de la vitesse pour sortir de ce décrochage.
Si vous avez à contrôler une fermeture frontale, mettez de la pression sur les freins brièvement et symétriquement, même si la voile se trouve encore au-dessus de la tête.

Cravate

De toutes les situations que vous pourriez rencontrer avec la KOYOT 2, celle-ci est vraiment la plus improbable. L'allongement bien proportionné de la voile et le positionnement calculé des lignes de suspentes, garantissent cette sécurité.
Une cravate peut se produire après une fermeture asymétrique : la partie extérieure de l'aile est coincée entre les suspentes. Cette situation peut très vite provoquer un virage de la voile, dépendant de l'importance de la cravate. Les actions de correction sont les mêmes que dans le cas d'une fermeture asymétrique : contrôlez la tendance de virage en freinant du côté opposé et penchez votre poids pour contrer le virage. Au plus vite, localisez la suspente qui va jusqu'au stabilisateur qui est coincé. Cette suspente est d'une couleur différente et fait partie des suspentes extérieures de l'élévateur B. Tirez dessus jusqu'à ce qu'elle soit tendue, ceci devrait libérer la voile. Si vous n'arrivez pas à résoudre le problème, volez jusqu'au lieu d'atterrissage le plus proche en contrôlant le cap avec le corps et un peu de pression sur l'autre frein. Faites attention, en défaisant la cravate, de ne pas voler trop près de la montagne ou d'autres pilotes. Vous pourriez perdre le contrôle de votre voile et causer une collision.

Sur-pilotage
La plupart des incidents de vol sont causés par des erreurs de pilotage, il y a un enchaînement d'incidents à la suite de configurations anormales de vol (une cascade d'incidents). Il faut se rappeler que le sur-pilotage mène à des niveaux de fonctionnement critiques. La KOYOT 2 est conçue pour restaurer le vol normal d'elle-même, ne la sur-pilotez pas ! En général, on peut dire que les réactions de la voile, à la suite d'un sur-pilotage, ne sont pas le résultat de l'action elle-même ou de son intensité, mais de la durée de la manœuvre. Il faut que le profil reprenne sa vitesse normale après toute action.

4.3 L'UTILISATION DE L'ACCELERATEUR

Le profil de la KOYOT 2 a été conçu pour voler de façon stable dans toute la plage de vitesse, conformément à son homologation EN A. Il est conseillé d'utiliser l'accélérateur quand on vole par vent fort ou pour s'écarter de fortes descendances.

Quand vous accélérez votre voile, le profil devient plus sensible aux turbulences et s'approche plus d'une possible fermeture frontale. Si vous sentez une diminution de pression, cessez de pousser sur l'accélérateur et mettez un peu de pression sur les freins pour augmenter l'incidence de vol du profil. N'oubliez pas de rétablir la vitesse normale de vol après avoir corrigé l'incident.

Il est déconseillé de voler accéléré près d'un relief ou dans des circonstances fortement turbulentes. Au besoin, vous devrez doser vos mouvements lorsque vous cesserez de pousser sur l'accélérateur, et équilibrez également le mouvement par la traction sur les lignes de freins. Ce mouvement dosé avec l'accélérateur est considéré comme un pilotage actif.

En actionnant l'accélérateur on peut augmenter la vitesse de +/- 10 Km/h.

4.4 VOLER SANS FREINS

Si pour une raison ou une autre vous ne pouvez pas utiliser les freins de votre KOYOT 2, vous serez obligé de piloter en utilisant les élévateurs D et votre corps pour voler vers l'atterrissage le plus proche. Piloter avec les D est facile parce qu'il y a moins de pression. Il faut faire attention au sur-pilotage pour ne pas causer un décrochage ou une vrille à plat. Pour atterrir, vous devez laisser voler l'aile à pleine vitesse et juste avant de toucher le sol, il faut descendre symétriquement le deux D. Cette méthode de freinage n'est pas aussi efficace que l'utilisation des freins, vous allez donc atterrir avec une vitesse plus élevée.

4.5 DES NŒUDS EN VOL

La meilleure façon pour éviter ces nœuds et emmêlements est de bien inspecter les suspentes avant de gonfler l'aile pour décoller. Si vois découvrez un nœud juste avant le décollage, arrêtez immédiatement de courir et ne décollez pas.

Si vous avez décollé avec un nœud, vous aurez à compenser la dérive en vous penchant de l'autre côté du nœud et en même temps en freinant du même côté. De cette façon vous pouvez gentiment tirer au frein pour voir si le nœud se défait. Vous pouvez aussi essayer d'identifier la suspente avec le nœud et ensuite essayer de défaire le nœud en tirant dessus. N'essayez jamais de défaire un nœud près d'un relief. Si le nœud est trop serré, volez gentiment et en toute sécurité vers un endroit proche pour atterrir. Soyez très prudent quand vous essayez de défaire un nœud. S'il y a un nœud ou si les suspentes sont en désordre, ne freinez pas trop fort. Il y a en effet un risque augmenté de décrochage ou de vrille à plat. Vérifiez qu'il n'y ait pas d'autres pilotes volant tout près.

5. PERDRE DE L'ALTITUDE

Le fait de savoir descendre en se servant de différentes techniques est une ressource importante à utiliser en certaines circonstances. Le choix de la méthode de descente dépendra de la situation particulière. Nous vous recommandons d'apprendre ces méthodes sous la supervision d'une école compétente.

5.1 OREILLES

Faire les oreilles est une technique de descente modérée, atteignant -3 à -4 m/s. La vitesse diminue de 3 à 5 Km/h et le pilotage est limité. Cette technique augmente aussi l'angle d'incidence et la charge sur la superficie de voile qui reste ouverte.

La Koyot 2 est équipée d'un « tire-oreilles » qui facilite énormément tant la localisation que la réalisation de la manœuvre.

Les élévateurs A sont subdivisés pour isoler un A' qui commande une seule suspente. En vol, la A' reste séparée du reste de l'élévateur A, permettant ainsi de réaliser parfaitement la manœuvre des oreilles.

Pour réaliser cette manœuvre, saisir le sous-élévateur A' sans lâcher les commandes le plus haut possible et tirer vers le bas et vers l'extérieur. Vous observerez alors que l'aile se plie par ses extrémités.

Pour revenir à une vitesse horizontale et à l'angle d'incidence, vous pouvez accélérer dès que les oreilles sont stables.

Pour rouvrir la voile, lâcher les A', le reste se fera automatiquement. Au cas où ça se passerait différemment, freiner progressivement d'un côté, ensuite de l'autre. Il est recommandé de procéder à la réouverture de façon asymétrique pour ne pas perturber l'angle d'incidence, surtout près du sol et dans les turbulences.

Les A et les A' sont équipés d'aimants qui leur permettent de rester ensemble s'ils ne sont pas tendus, facilitant ainsi le démêlage et le contrôle pré-vol.

5.2 FAIRE LES B

Quand vous effectuez cette manoeuvre, l'aile s'arrête de voler, elle perd toute vitesse horizontale et vous ne pouvez plus contrôler la voile. L'écoulement de l'air sur le profil est interrompu et l'aile entre dans une situation de parachutage.

Pour faire cette manœuvre, il faut prendre les élévateurs B juste en dessous des maillons, les tirer vers le bas sur une hauteur de 20 à 30 cm environ et les garder dans cette position.

La phase initiale est assez physique et offre beaucoup de résistance, ce qui veut dire qu'il faudra tirer fortement pour déformer le profil ; dès ce moment, la force va diminuer. Vous devez maintenir la traction, et ne pas relâcher les élévateurs B.

La voile se déforme, la vitesse horizontale chute à 0 Km/h et la vitesse verticale augmente jusqu'à -6 à -8 m/s (ce chiffre dépendant des conditions et de la façon dont la manœuvre a été exécutée).

Pour sortir de cette manœuvre, il faut relâcher simultanément les deux élévateurs. La voile fera une légère abattée et retournera après automatiquement au vol normal.

Il vaut mieux relâcher les élévateurs de manière rapide et sèche, que trop lente.

Ceci est une manœuvre facile mais il faut se rappeler que la voile ne vole plus, elle n'avance pas par rapport au vent et ses réactions sont différentes de celle d'un vol normal.

5.3 360 DEGRES

Voici une façon plus efficace pour perdre de la hauteur. Il faut savoir que la voile va prendre pas mal de vitesse verticale et de vitesse de rotation (Force G). Ceux-ci peuvent désorienter le pilote et même le rendre inconscient. C'est la raison pour laquelle il est préférable d'apprendre cette manœuvre progressivement. De cette façon, vous allez apprendre à résister aux forces G et à comprendre la manœuvre. Exercez-vous à cette manœuvre à grande altitude.
Pour entrer dans la manœuvre, appuyez d'abord votre poids d'un côté de la sellette et ensuite freinez du même côté. Vous pouvez régler l'intensité du virage en freinant un peu à l'extérieur du virage.
Un parapente à pleine vitesse peut descendre à -20 m/s, ce qui équivaut à 70 Km/h en vitesse verticale. Elle se stabilise en spirale dès -15 m/s. Ceci est la raison pour laquelle il faut se familiariser avec la manoeuvre et savoir comment effectuer les méthodes de sortie !
Pour sortir de cette manœuvre, il faut progressivement relâcher le frein intérieur du virage. En même temps il faut freiner brièvement et appuyer le poids vers l'extérieur du virage. Cette action doit être dosée et stoppée quand la voile commence à sortir du virage.
L'effet secondaire de cette action de sortie est un mouvement pendulaire et une abattée latérale, dépendant de la façon dont la manoeuvre a été menée.
Exercez ces mouvements avec modération à grande altitude.

6. METHODES DE VOL SPECIALES

6.1 TREUILLAGE

La KOYOT 2 ne démontre pas de problème spécial au treuil. Seul du personnel dûment formé et qualifié devrait utiliser le matériel de treuillage.

La voile doit être gonflée de la même façon qu'en vol normal.

6.2 VOL ACROBATIQUE

Bien que la KOYOT 2 ait été testée par des experts en acro dans des situations extrêmes, elle N'A PAS été conçue pour le vol acrobatique et nous ne recommandons PAS de l'utiliser trop fréquemment dans ce type de vol.

Le vol acro est la plus jeune discipline du vol libre. Comme vol acro, nous considérons toute forme de vol différent d'un vol normal. Pour apprendre à maîtriser les manœuvres acro, vous devriez prendre des cours au-dessus de l'eau, supervisé par un instructeur qualifié. Des vols acro vous mènent, vous et votre aile, vers des forces centrifuges qui peuvent atteindre 4 à 5g. Les matériaux s'usent plus vite qu'en vol normal. Si vous pratiquez des manœuvres extrêmes, nous vous conseillons de faire réviser vos suspentes tous les six mois.

7. INSTRUCTIONS DE PLIAGE

La KOYOT 2 dispose d'un bord d'attaque complexe. De ce fait, utiliser une méthode de pliage correcte est important pour la longue vie de votre parapente. La voile doit être pliée en accordéon, en mettant les renforcements du bord d'attaque à plat et les renforts de nylon les uns sur les autres. Cette méthode conservera votre matériel en bon état sans nuire à ses performances ni au profil de la voile. Soyez attentif à ce que les renforts de nylon ne soient pas tordus ou pliés. La voile ne doit pas être trop serrée, sans quoi les matériaux ou les suspentes pourraient être endommagés.

Le NKARE (livré en option) vous permettra de plier votre voile plus rapidement et de maintenir vos renforts internes en bonne position. Le pliage en « accordéon » est recommandé pour pouvoir bénéficier correctement des avantages du NKARE et ainsi éviter toute torsion à vos renforts internes. Une mise en place rapide, un pliage plus facile et la garantie d'un bon maintien de votre profil dans un sac le protégeant

en même temps du soleil et des petites usures du quotidien, voilà les avantages de votre NKARE.

8. SOIN ET MAINTENANCE

8.1 MAINTENANCE

Si vous prenez bien soin de votre voile, elle sera performante.
Le tissu et les suspentes ne doivent pas être lavés. S'ils sont sales, nettoyez-les avec un chiffon mouillé. Si la voile ou les suspentes sont mouillées, séchez-les dans un endroit bien ventilé, à l'abri des rayons de soleil.

Le soleil endommage prématurément votre voile ; une fois que vous avez atterri, ne laissez pas votre voile au soleil, rangez-la dès que possible.
Si vous utilisez votre voile dans un site où il y a beaucoup de sable, essayez d'éviter que le sable n'entre dans la voile par le bord d'attaque. S'il y a du sable dedans, enlevez-le avant de plier la voile.

Si votre voile est mouillée avec de l'eau salée, plongez-la dans de l'eau douce et séchez-la à l'abri du soleil.

8.2 STOCKAGE

Stockez votre voile dans un endroit frais, sec et loin des solvants, graisses ou carburants. Il est déconseillé de stocker votre voile dans le coffre d'une voiture. La température à l'intérieur d'une voiture parquée peut monter très haut. A l'intérieur d'un sac à dos au soleil, la température peut monter jusqu'à 60°.
Ne mettez pas du poids sur votre équipement.
Il est important que la voile soit correctement pliée et bien stockée.

8.3 REVISION ET CHECK-UP

Il est important que votre KOYOT 2 soit régulièrement contrôlée chez le réparateur de votre choix, toutes les 100 heures d'utilisation ou une fois par an. Ceci est la seule façon de garantir que votre KOYOT 2 continue à fonctionner proprement en respectant les normes de l'homologation.

8.4 REPARATIONS

Si la voile est endommagée, vous pouvez temporairement la réparer en utilisant du ripstop que vous trouverez dans votre kit de réparation. Ceci est valable si les coutures ne sont pas impliquées. Tout autre dégât doit être réparé dans un atelier spécialisé par du personnel qualifié. N'acceptez pas du travail fait à la maison.

9. SECURITE ET RESPONSIBILITE

Il faut se rendre compte que le parapente est considéré comme un sport à risque, où la sécurité dépend de la personne qui le pratique. Un usage fautif de l'équipement peut être la cause de blessures graves, même de la mort du pilote. Les fabricants et les distributeurs ne peuvent être tenus responsables pour les actions ou accidents résultant de la pratique de ce sport.
Vous ne pouvez utiliser cet équipement si vous n'êtes pas entraîné.
Ne prenez pas de conseils auprès de quelqu'un qui n'est pas qualifié comme instructeur de vol, et ne faites pas d'entraînement avec une personne non compétente.

10. GARANTIE

Cet équipement et tout ses composants sont garantis pendant 2 ans pour toute faute de fabrication.
Cette garantie ne couvre pas l'usage fautif ou anormal des matériaux.

11. DONNEES TECHNIQUES

11.1 DONNEES TECHNIQUES

KOYOT 2			**22**	**24**	**26**	**28**	**31**
ALVEOLES	NOMBRE		37	37	37	37	37
	FERMES		4	4	4	4	4
	CAISSONS		31	31	31	31	31
A PLAT	SURFACE	M2	21,39	23,88	25,87	27,86	30,85
	ENVERGURE	M	10,21	10,79	11,21	11,65	12,26
	ALLONGEMENT		4,87	4,87	4,86	4,87	4,87
PROJETEE	SURFACE	M2	18,18	20,54	22,25	23,96	26,53
	ENVERGURE		8,06	8,52	9,08	9,20	9,68
	ALLONGEMENT		3,71	3,71	3,71	3,71	3,71
APLATISSEMENT		%	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00
CORDE	MAXIMUM		2,54	2,68	2,79	2,89	3,04
	MINIMUM		0,59	0,63	0,65	0,67	0,71
	MOYENNE		2,10	2,21	2,31	2,39	2,52
SUSPENTES	TOTALES	M	324	342	359	369	389
	HAUTEUR	M	6,06	6,40	6,65	6,91	7,27
	NOMBRE		244	244	244	244	244
	REPARTITION		3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3	3/4/3/3
ELEVATEURS	NOMBRE	4	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D	A/B/C/D
	TRIMS		NO	NO	NO	NO	NO
	ACCELERATEUR	M/M	110	110	110	110	110
	OREILLES		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
POIDS TOTAL	MINIMUM	KG	45	62	77	92	112
EN VOL	MAXIMUM	KG	67	82	97	117	135
POIDS DE L'AILE		KG	4,90	5,20	5,40	5,60	6,00
HOMOLOGATION		EN / LTF	A	A	A	A	A

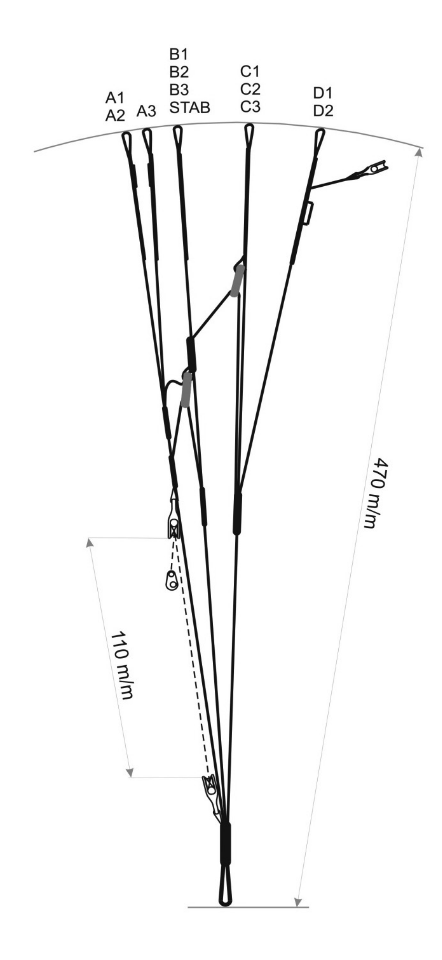
11.2 DESCRIPTION DES MATERIAUX

VOILERIE	**MATERIAUX**	**FABRICANT**
EXTRADOS	SKYTEX 40 9017 E77	PORCHER IND (FRANCE)
INTRADOS	N-20-DMF 36	DOMINICO TEX CO
PROFIL	3RS FM	DOMINICO TEX CO
DIAGONALES	3RS FM	DOMINICO TEX CO
POINT D’ATTACHE	LKI - 10	KOLON IND. (KOREA)
RENFORT DU POINT D’ATTACHE	W-420	D-P (GERMANY)
RENFORT DU POINT DE FUITE	MYLAR	D-P (GERMANY)
RENFORT CLOISONS	W-420	D-P (GERMANY)
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

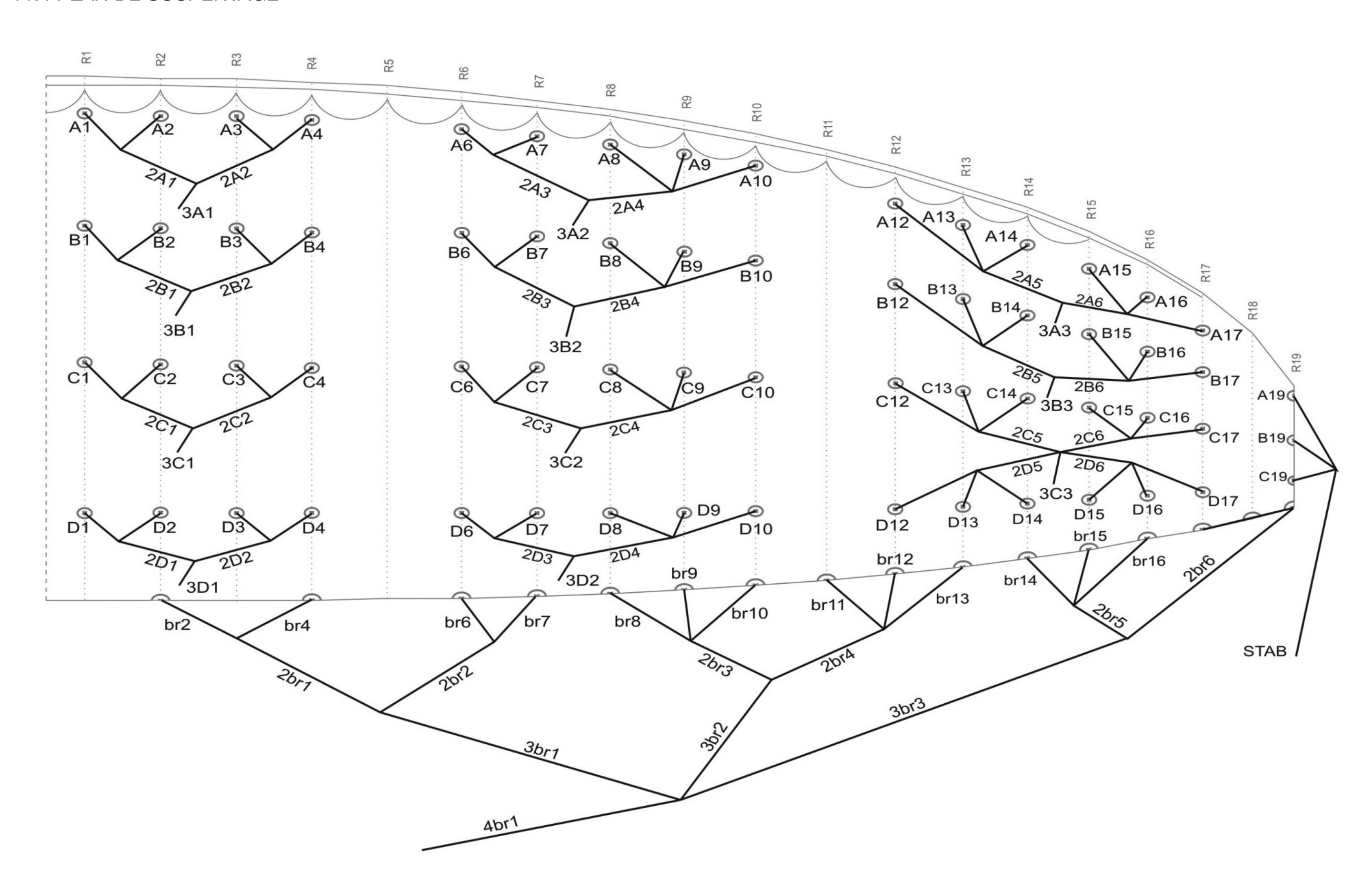
SUSPENTAGE	**MATERIAUX**	**FABRICANT**
CASCADES SUPERIEURES	TNL - 080	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES INTERMEDIAIRES	TNL - 081	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES INTERMEDIAIRES	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES	TNL - 140	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES	TNL - 220	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES	TNL - 280	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES FREIN	TNL - 400	TEIJIM LIMITED (JAPAN)
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

ELEVATEURS	**MATERIAUX**	**FABRICANT**
SANGLES	G-R 25	TECNI SANGLES (FRANCE)
INDICATEUR DE COULEUR	PAD	TECNI SANGLES (FRANCE)
FIL	V138	COATS (ENGLAND)
MAILLONS	MRI4	ANSUNG PRECISION (KOREA)
POULIE	PY - 1304-2	ANSUNG PRECISION (KOREA)

11.3 ELEVATEURS



11.4 PLAN DE SUSPENTAGE



11.5 DIMENSIONS KOYOT 2 22

NIVIUK KOYOT 2 22					
	LONGUEURS TOTALES M/M				
	A	B	C	D	BR
1	5.980	5.905	5.940	6.055	6.805
2	5.940	5.865	5.885	5.985	6.550
3	5.925	5.845	5.870	5.975	6.345
4	5.945	5.865	5.905	6.020	6.320
5	5.920	5.855	5.895	6.025	6.270
6	5.880	5.815	5.835	5.945	6.165
7	5.855	5.790	5.810	5.910	6.160
8	5.850	5.790	5.815	5.920	6.150
9	5.880	5.825	5.870	5.995	6.160
10	5.830	5.790	5.820	5.915	6.235
11	5.775	5.745	5.765	5.850	6.120
12	5.745	5.715	5.740	5.830	6.050
13	5.695	5.675	5.700	5.780	6.050
14	5.650	5.635	5.665	5.725	6.095
15	5.620	5.605	5.635	5.715	
STB	5.370	5.355	5.380		

	LONGUEURS DES ELEVATEURS M/M				
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	NEUTRE
	365	390	430	470	ACCELEREE

11.6 DIMENSIONS KOYOT 2 24

NIVIUK KOYOT 2 24					
	LONGUEURS TOTALES M/M				
	A	B	C	D	BR
1	6.325	6.250	6.285	6.420	7.185
2	6.285	6.205	6.225	6.350	6.905
3	6.265	6.195	6.215	6.335	6.695
4	6.295	6.215	6.250	6.385	6.670
5	6.280	6.200	6.235	6.385	6.610
6	6.230	6.160	6.185	6.305	6.500
7	6.205	6.135	6.155	6.265	6.495
8	6.200	6.135	6.160	6.265	6.485
9	6.235	6.170	6.215	6.355	6.490
10	6.175	6.130	6.170	6.265	6.575
11	6.115	6.085	6.110	6.195	6.460
12	6.085	6.055	6.085	6.185	6.385
13	6.035	6.010	6.040	6.120	6.385
14	5.985	5.970	6.000	6.070	6.325
15	5.955	5.940	5.980	6.060	
STB	5.685	5.675	5.695		

	LONGUEURS DES ELEVATEURS M/M				
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	NEUTRE
	360	380	420	470	ACCELEREE

11.7 DIMENSIONS KOYOT 2 26

NIVIUK KOYOT 2 26					
	LONGUEURS TOTALES M/M				
	A	B	C	D	BR
1	6.585	6.505	6.540	6.670	7.550
2	6.535	6.455	6.480	6.600	7.255
3	6.525	6.445	6.465	6.585	7.025
4	6.545	6.470	6.500	6.635	7.000
5	6.535	6.455	6.495	6.645	6.935
6	6.485	6.410	6.435	6.555	6.825
7	6.460	6.390	6.415	6.525	6.810
8	6.455	6.385	6.420	6.535	6.810
9	6.485	6.425	6.480	6.635	6.820
10	6.430	6.380	6.420	6.520	6.905
11	6.375	6.335	6.360	6.450	6.780
12	6.340	6.300	6.330	6.435	6.705
13	6.290	6.260	6.285	6.370	6.695
14	6.240	6.220	6.245	6.320	6.625
15	6.210	6.190	6.225	6.305	
STB	5.915	5.905	5.995		

	LONGUEURS DES ELEVATEURS M/M				
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	NEUTRE
	360	380	420	470	ACCELEREE

11.8 DIMENSIONS KOYOT 2 28

NIVIUK KOYOT 2 28					
	LONGUEURS TOTALES M/M				
	A	B	C	D	BR
1	6.840	6.755	6.800	6.920	7.745
2	6.795	6.705	6.730	6.855	7.440
3	6.780	6.695	6.725	6.840	7.195
4	6.805	6.720	6.760	6.890	7.175
5	6.780	6.695	6.740	6.895	7.125
6	6.730	6.655	6.685	6.805	7.000
7	6.705	6.635	6.655	6.765	6.990
8	6.695	6.630	6.660	6.775	6.985
9	6.735	6.670	6.720	6.870	7.000
10	6.670	6.630	6.665	6.775	7.090
11	6.610	6.575	6.605	6.700	6.955
12	6.580	6.545	6.570	6.685	6.875
13	6.520	6.500	6.525	6.615	6.870
14	6.470	6.455	6.480	6.565	6.820
15	6.435	6.420	6.455	6.545	
STB	6.145	6.125	6.145		

	LONGUEURS DES ELEVATEURS M/M				
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	NEUTRE
	360	380	420	470	ACCELEREE

11.9 DIMENSIONS KOYOT 2 31

NIVIUK KOYOT 2 31					
	LONGUEURS TOTALES M/M				
	A	B	C	D	BR
1	7.190	7.095	7.140	7.285	8.160
2	7.140	7.040	7.075	7.205	7.835
3	7.125	7.030	7.065	7.185	7.590
4	7.150	7.060	7.105	7.245	7.555
5	7.130	7.045	7.090	7.245	7.495
6	7.075	7.000	7.025	7.150	7.370
7	7.050	6.970	6.995	7.110	7.365
8	7.040	6.970	7.005	7.115	7.355
9	7.075	7.015	7.065	7.220	7.365
10	7.010	6.965	7.005	7.115	7.455
11	6.945	6.915	6.940	7.035	7.320
12	6.910	6.875	6.905	7.020	7.240
13	6.850	6.825	6.860	6.950	7.235
14	6.795	6.780	6.815	6.895	7.240
15	6.755	6.745	6.785	6.880	
STB	6.465	6.435	6.445		

	LONGUEURS DES ELEVATEURS M/M				
	A	B	C	D	
	470	470	470	470	NEUTRE
	360	380	420	470	ACCELEREE

11.10 HOMOLOGATION

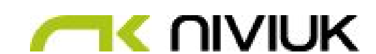
para-test.com

paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0522.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 22**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**67**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**45**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.05**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**18.31**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Sup'Air**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Access S**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**42**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

para-test.com

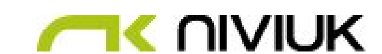


paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0523.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 24**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**82**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**62**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.3**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**20.41**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Advance**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Progress Light**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

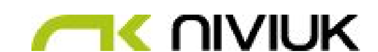
para-test.com



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0524.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 26**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**97**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**77**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.6**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**22.58**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Niviuk Gliders**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Hamak M**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

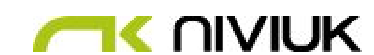
para-test.com



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0525.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 28**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**117**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**92**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.9**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**23.76**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Sol Paragliders**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Slider L**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0526.2012**

Date of issue (DMY): **23. 05. 2012**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Koyot 2 31**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**135**	Range of speed system (cm)	**10**
Minimum weight in flight (kg)	**112**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**6.3**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**4**	Total speed range with accessories (km/h)	**20**
Projected area (m2)	**26.27**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Advance**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Progress L**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

The importance of small details
niviuk.com



Bisgràfic